

Unterrichtung

durch den Bundesrat

Gesetz über Maßnahmen zur Entlastung der öffentlichen Haushalte sowie über strukturelle Anpassungen in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiet

(Haushaltsbegleitgesetz 1991 – HBeglG 1991)

– Drucksachen 12/100 (Anlage), 12/530, 12/531, 12/532 –

hier: Anrufung des Vermittlungsausschusses

Der Bundesrat hat in seiner 631. Sitzung am 7. Juni 1991 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 14. Mai 1991 verabschiedeten Gesetz zu verlangen, daß der Vermittlungsausschuß gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes aus den folgenden Gründen einberufen wird.

1. Zu Artikel 1

Artikel 1 erhält nach dem Eingangssatz folgende Fassung:

„In § 10 Abs. 2 wird nach dem bisherigen Satz 6 folgender Satz angefügt:

„Zusätzlich zu den Mitteln nach Absatz 1 werden den Ländern Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen für Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nrn. 1 und 5 Satz 1

1991	800 Mio. DM
1992	1 400 Mio. DM
1993	200 Mio. DM
1994	200 Mio. DM

sowie für sonstige Vorhaben nach § 2 Abs. 1 und § 11

1991	400 Mio. DM
1992	400 Mio. DM

zur Verfügung gestellt.“

Begründung

Die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für den kommunalen Straßenbau sind in den vergangenen Jahren nominell festgeschrieben worden, was zu realen Minderungen der Investitionen in den Kommunen geführt hat. Demgegenüber ist der gemeindliche Investitionsbedarf in diesem Bereich, der nicht mit Bundesmitteln bedient werden kann, weiter angestiegen. Die gerechtfertigte Verwendung zusätzlicher Bundesmittel für den kommunalen Straßenbau in den ostdeutschen Ländern darf nicht dazu führen, daß für die wichtigen Projekte in den westdeutschen Kommunen in noch stärkerem Maße als bisher Bundesmittel nicht zur Verfügung gestellt werden. Durch die Umverteilung würden zudem insbesondere die Flächenländer wiederum sehr hart betroffen, zumal unter dem Aspekt der besonderen Bedeutung der Straßennetze für den öffentlichen Personennahverkehr in der Fläche. Deshalb sind in den Jahren 1991 bis 1994 die jeweils 200 Mio. DM, die den ostdeutschen Ländern zusätzlich zur Verfügung gestellt werden, nicht bei den Mitteln für die westdeutschen Länder einzusparen. Vielmehr sind die Mittelansätze in § 10 Abs. 2 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes entsprechend aufzustocken. Das ist um so eher gerechtfertigt, als der Bund durch die gleichzeitig beabsichtigte Erhöhung der Mineralölsteuer aus dem Verkehrsbereich jährlich rd. 12 Mrd. DM zusätzliche Einnahmen erhält, die

zu 50 % zweckgebunden u. a. auch zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden verwendet werden sollen. Der Antrag stimmt somit mit dem von den Verkehrsministern der Länder am 27./28. Februar 1991 einstimmig gefaßten Beschluß überein, auch „die Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer auf Treibstoffe zu einem angemessenen Teil für zusätzliche investive Aufgaben im Verkehrshaushalt . . . zu verwenden“. Demgemäß ist im Gesetz die Nummer 1 zu streichen und sind die in der bisherigen Nummer 2 genannten Beträge für die Jahre 1991 bis 1994 jeweils um 200 Mio. DM zu erhöhen.

2. Zu Artikel 1 a (neu)

Nach Artikel 1 wird folgender Artikel 1 a eingefügt:

„Artikel 1 a

Gesetz über die Zweckbindung der Mineralölsteuer zur Förderung von Verkehrsinvestitionen, insbesondere im Bereich Schiene und Öffentlicher Personennahverkehr

§ 1

Aus dem Aufkommen der erhöhten Mineralölsteuer auf Treibstoffe werden jeweils 0,10 DM/Liter für zusätzliche investive Ausgaben im Verkehr, insbesondere zur Finanzierung von Investitionen im Bereich von Schiene und öffentlichem Personennahverkehr, vom Bund zweckgebunden zur Verfügung gestellt.

§ 2

Das Nähere, insbesondere die zu fördernden Maßnahmen, sowie die Verteilung auf die Länder regelt eine Rechtsverordnung der Bundesregierung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf.“

Begründung

Die Verkehrssituation in den neuen Ländern ist durch einen enormen Nachholbedarf sowohl hinsichtlich der Erhaltung und Verbesserung bestehender Verkehrswege als auch hinsichtlich des Aufbaus eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes für alle Verkehrsträger gekennzeichnet.

In den alten Ländern haben die starken Zuwächse im Bereich des motorisierten Individualverkehrs, des Straßengüterfernverkehrs und des Luftverkehrs — die die Prognoseannahmen des Bundesverkehrswegeplans 1985 bei weitem übertreffen — die Disproportionalität im Verkehrswegenetz mit all seinen negativen Überlastungserscheinungen stark vergrößert. Eine Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme ist ohne den verstärkten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auch in den alten Ländern und damit ohne Erhöhung der öffentlichen Verkehrsinvestitionen nicht vorstellbar.

Die aus der Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes resultierenden erheblichen Bela-

stungen der Länder und Kommunen sind vor diesem Hintergrund kaum zu verkraften.

Der Bundesrat ist daher der Auffassung, daß spätestens ab dem Jahr 1992 von den Steuermehreinnahmen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer auf Treibstoffe 0,10 DM für zusätzliche investive Ausgaben im Verkehr, insbesondere zur Finanzierung von Investitionen im Bereich von Schiene und öffentlichem Personennahverkehr auf dem Gebiet der neuen wie der alten Länder zur Verfügung gestellt werden sollte.

3. Zu Artikel 2 § 1

a) In Artikel 2 § 1 Abs. 1 wird in Satz 1 am Ende folgender Halbsatz angefügt:

„; der Marktzinssatz ist dem Kreditnehmer nachzuweisen.“

b) In Artikel 2 § 1 Abs. 1 werden in Satz 4 die Worte „2 Monaten“ durch die Worte „6 Monaten“ ersetzt.

c) In Artikel 2 § 1 Abs. 2 wird Satz 3 wie folgt gefaßt: „Der Kreditnehmer kann den Kreditvertrag kündigen innerhalb von 6 Monaten

— nach dem Zugang der Erklärung nach Satz 1 oder

— wenn das Kreditinstitut der vom Kreditnehmer nach Satz 2 verlangten Vertragsanpassung nicht innerhalb eines Monats zustimmt.“

Begründung

Der Kreditnehmer ist mit dem Zeitpunkt der Umfinanzierung abhängig von der Erklärung des Kreditinstituts, dem dafür eine relativ lange Frist eingeräumt wird. Er konnte daher in der Zwischenzeit eingetretene positive Marktentwicklungen nicht aktiv nutzen. Die Fristverlängerung für eine Kündigung eröffnet ihm diese Möglichkeit wieder und stellt daher eine Chancengleichheit besser her.

4. Zu Artikel 2 §§ 1 und 2

a) In Artikel 2 wird § 2 gestrichen.

b) In Artikel 2 wird in § 1 nach Absatz 3 folgender neuer Absatz 4 angefügt:

„(4) Die Absätze 1 und 2 sind nicht anzuwenden auf Kredite zu vergünstigten Bedingungen an junge Eheleute nach der Verordnung der Deutschen Demokratischen Republik vom 24. April 1986 (GBl. I Nr. 15 S. 244) in ihrer jeweils geltenden Fassung.“

Begründung

Artikel 2 § 2 regelt, daß mit Wirkung vom 1. Januar 1991 für in DDR-Zeiten gewährte „Kredite zu vergünstigten Bedingungen an junge Eheleute“ von den Banken die marktüblichen Zinsen erhoben

werden können. Zudem werden die zugesagten Tilgungszuschüsse aus Anlaß der Geburt eines weiteren Kindes aufgehoben.

Eine solche Regelung ist für die neuen Bundesländer sozial- und familienpolitisch nicht vertretbar, weil sie die ohnehin angespannte soziale Lage in den ostdeutschen Ländern weiter belasten würde. Sie trifft zudem eine gesellschaftliche Gruppe, die ohnehin stark verunsichert und wirtschaftlich belastet ist und von der zugleich erhebliche Anstrengungen zur Konsolidierung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Situation in den ostdeutschen Bundesländern erwartet werden.

Die Auswirkungen dieser Regelung auf zusätzliche Einnahmen für den Bundeshaushalt sind von einer zu vernachlässigenden Größe.

Im Rahmen der Einführung der DM sind die geschuldeten Darlehen bereits im Verhältnis 1 : 2 abgewertet worden.

Die Anzahl der Fälle ist rückläufig.

Die einseitige Rücknahme der Darlehenskonditionen ist rechtlich problematisch. Die eingeräumte Zinslosigkeit und die zugesagten Tilgungszuschüsse im Falle einer weiteren Geburt haben entscheidend den Entschluß zur Kreditaufnahme und die Art der Verwendung des Darlehens bestimmt.

Es widerspricht Grundsätzen des Vertrauensschutzes, eine Familienförderungsleistung in einen üblichen Konsumentenkredit zu marktüblichen Konditionen umzuwandeln.

Als Folge der Streichung von § 2 ist § 1 um Absatz 4 zu ergänzen, um zu erreichen, daß die Kredite zu vergünstigten Bedingungen an junge Eheleute nicht nach § 1 Abs. 1 und 2 den Marktbedingungen angepaßt werden können.

5. Zu Artikel 2 § 6a — neu — und § 7

Artikel 2 wird wie folgt geändert:

- a) Nach § 6 wird folgender § 6a eingefügt:

„§ 6a

Die Ersetzung durch andere Finanzierungsmittel der in §§ 2, 3 und 5 bezeichneten Kredite berührt den Anspruch des Kreditnehmers auf Zinszuschüsse nicht.“

- b) In § 7 Abs. 2 wird das Wort „besteht“ durch die Worte „abgeschlossen worden war“ ersetzt.

Begründung

Die Bestimmung sichert die Fortzahlung von Zinszuschüssen nach Umschuldung auf ein anderes Kreditinstitut.

Damit können die Kreditnehmer ihr Kündigungsrecht nach § 1 des Gesetzes frei ausüben und die Kredite auf ein anderes Kreditinstitut mit den günstigsten Konditionen übertragen.

Es entstehen keine zusätzlichen finanziellen Belastungen, da die Zinszuschüsse auf Grundlage der Gesamtkreditsumme errechnet worden sind.

6. Zu Artikel 2 § 7

In Artikel 2 wird § 7 Abs. 1 wie folgt gefaßt:

„(1) Die Zinszuschüsse trägt der Bund.“

Begründung

Die mit dem vorliegenden Gesetz beabsichtigte Regelung der Zinsproblematik (Aufhebung der Zinsbindungen) für die Zeit nach der Währungsumstellung im Gebiet der ehemaligen DDR ist nicht zwingend. Eine politisch wie wirtschaftlich überzeugendere Lösung hätte darin bestanden, den in Frage kommenden Banken Refinanzierungsspielräume bei einer zentralen Instanz (z. B. dem „Ausgleichsfonds Währungsumstellung“) zu bieten; eine derartige Lösung wird lediglich für einen begrenzten Zeitraum für die bei den Kreditinstituten zwischen dem 1. Juli und dem 2. Oktober 1990 entstandenen Zinsausfälle beabsichtigt (vgl. hierzu die Begründung des Gesetzentwurfs, BR-Drucksache 150/91, S. 24).

Die Herstellung der Wirtschafts-, Währungs- und Sozialunion war nach der Zuständigkeitsverteilung des Grundgesetzes Aufgabe des Bundes, der aus seiner spezifischen gesamtstaatlichen Verantwortung heraus auch für die Kosten der Zinsanpassung eintreten muß. Die beabsichtigten Zuschüsse sind somit Teil der Aufgabenerfüllung des Bundes; ihre finanziellen Lasten können nicht — und auch nicht teilweise — auf die Länder abgewälzt werden.

7. Zu Artikel 4

Artikel 4 wird gestrichen.

Begründung

Die Aufhebung der Ausgleichspflicht des Bundes für den Ausbildungsverkehr im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nach § 45 a Abs. 5 PBefG führt zu einer entsprechenden Belastung der Länder, die nach Angabe des Bundes nach dessen mittelfristiger Finanzplanung 1991 etwa 311 Mio. DM beträgt (mit steigender Tendenz).

Angesichts der Tatsache, daß die Länder eigene Kostensätze festsetzen sowie angesichts von Kostensteigerungen und eines Solls im Bundeshaushalt 1990 von bereits 380 Mio. DM muß von einem höheren Betrag ausgegangen werden. Die Ausgleichsverpflichtung der Länder ergibt sich aus dem Wortlaut des weitergeltenden § 45 a Abs. 3 PBefG.

Ein einseitiger Rückzug des Bundes aus einer gesetzlich bestehenden Ausgleichsverpflichtung kann nicht hingenommen werden. Er ist um so weniger gerechtfertigt, als allein durch die beabsichtigte Erhöhung der Mineralölsteuer Mehrein-

nahmen von rd. 12 Mrd. DM erwartet werden, die ausschließlich dem Bund zufließen.

Die derzeitige Regelung im Personenbeförderungsgesetz, nach der bei Verkehrsunternehmen des Bundes der Bund und im übrigen die Länder die Hälfte der Mindereinnahmen aus dem Verkauf von Ausbildungszeitkarten zu tragen haben, entspricht der Verfassungslage, nach der der Bund für die Bundesbahn/Reichsbahn im weitesten Sinne verantwortlich ist. Sie ist ein ausgewogener Kompromiß zwischen den Interessen des Bundes und der Länder, mit dem die sozialen Lasten angemessen verteilt werden. In dieser Weise ist seit dem 1. Januar 1977 verfahren worden.

Die Verkehrsminister der Länder haben nochmals am 27./28. Februar 1991 bekräftigt, daß eine Klärung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den ÖPNV und die daraus folgenden Regelungen über seine Finanzierung nur im Rahmen einer Gesamtlösung gefunden werden kann. Vorschläge für eine solche Gesamtlösung soll ein bestehender Arbeitskreis der Verkehrs- und Finanzressorts von Bund und Ländern entwickeln. Die Bundesregierung kann sich jetzt nicht einseitig ihrer finanziellen Verpflichtungen für ÖPNV zu Lasten der Länder entledigen, sondern eine einvernehmliche Gesamtregelung auf der Grundlage der zu erwartenden Vorschläge des Arbeitskreises ist abzuwarten.